

Comune di PORTOMAGGIORE
Provincia di FERRARA

IMPIANTO PER LA PRODUZIONE DI FERTILIZZANTI DA FANGHI DI DEPURAZIONE SITO IN VIA PORTONI BANDISSOLO LOCALITA' PORTOVERRARA

RAPPORTO AMBIENTALE AI FINI DELLA VAS - INTEGRAZIONI

Spazio riservato all'Ufficio Tecnico

COMMITTENTE

CENTRO AGRICOLTURA AMBIENTE "G.NICOLI" s.r.l.
con sede in CREVALCORE (BO)
via Sant'Agata n° 835
C.F/P.Iva: 01529451203

PROGETTISTA E D.L.

Arch. GIANNI MAZZONI
C.F: MZZGNN70MO5A944F



Dott. Ing. MARIO SUNSERI
SGI INGENGERIA S.R.L.
P.IVA 01682020381

N° TAVOLA

Elaborato

Scala

Data

16/05/2022

Rev 01

Rev 02

Rev 03

SOMMARIO

1	PREMESSA	2
2	INTEGRAZIONI IN MERITO AGLI IMPATTI PRODOTTI DAL TRAFFICO VEICOLARE	3

1 Premessa

Il presente documento costituisce le integrazioni apportate al *Rapporto Ambientale Preliminare*, ai sensi dell'art. 12, Titolo II, Parte II del D.Lgs. n. 152 del 2006 e s.m.i. e della L.R. n. 24/2017, per la verifica di assoggettabilità alla VAS **per la variante puntuale al PUG dell'Unione Valli e Delizie**, di cui il Comune di Portomaggiore fa parte, contestuale alla realizzazione di un impianto per il recupero con riutilizzo dei fanghi biologici da depurazione presso l'area denominata Corte "Fienil Nuovo", sita in Via Portoni Bandissolo, nel Comune di Portomaggiore (FE).

Le integrazioni sono state richieste dall'Unione Valli e Delizie in seguito alla presentazione della documentazione per l'avvio del Procedimento Unico di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto in oggetto.

2 Integrazioni in merito agli impatti prodotti dal traffico veicolare

L'Unione dei Comuni Valli e Delizie riporta nella richiesta di integrazioni: *“Si dà atto che l'intervento si configura come variante urbanistica sia perché contempla un uso non ammesso dal PUG in territorio rurale (come tra l'altro evidenziato negli elaborati presentati), sia perché propone un cambio di destinazione d'uso di edifici tutelati non previsto dallo strumento urbanistico vigente (né per il piano terra che diventa locali di servizio all'attività proposta, né per il magazzino/ex stalla-fienile aderente che sarà utilizzato come deposito dei prodotti dell'attività)”*.

Viene quindi chiesto di integrare la documentazione presentata in merito alla variante urbanistica e alla sua valutazione ambientale introducendo e approfondendo alcune tematiche, fra cui figura:

[...]

4. **implementazione della VALSAT** in relazione agli impatti ambientali e territoriali prodotti dal traffico veicolare in ingresso e uscita dallo stabilimento.

Salvo ed impregiudicato quanto rilevato rispetto alla indeterminatezza, genericità e irricevibilità delle richieste di integrazione degli Enti territoriali interessati che entrano altresì nel merito tecnico-scientifico del progetto (e, quindi, inammissibili in questa sede in quanto non limitate al controllo formale documentale) si osserva quanto segue.

Nell'elaborato *Studio Ambientale* presentato sono state già fornite le indicazioni in merito ai percorsi alternativi che potranno essere seguiti dai mezzi da e per l'impianto in modo da evitare il passaggio per il centro abitato di Portoverrara. È comunque previsto un limitato flusso di traffico.

Gli itinerari alternativi fanno sì che vengano percorse strade caratterizzate già attualmente da traffico sostenuto (SS16 e RA8) ad eccezione delle zone prossime al futuro impianto; l'aumento di traffico complessivo sarà pari al 3,49% nel periodo A (periodo in cui è consentito il riutilizzo del prodotto finito) e allo 0,52% nel periodo B (periodo in cui non è viene effettuato lo spandimento in campagna). Al fine di minimizzare il disturbo ai residenti sono previsti interventi di sistemazione di Via Bonacciola.

Considerando la componente suolo e sottosuolo, il traffico veicolare stimato comporterà l'utilizzo di strade esistenti e, come detto, la sistemazione di via Bonacciola. Si provvederà a limitare il transito dei mezzi alla sede viaria di via Bonacciola e alla porzione di via Portoni Bandissolo che da questa conduce all'impianto (circa 150 m), allargandone la carreggiata in due punti per consentire l'incrocio dei veicoli. Saranno pertanto realizzate due piazzole, poste in corrispondenza dei cambi di direzionalità del tracciato. È inoltre previsto l'adeguamento dell'intersezione a raso di via Bonacciola con via Rangona (SP48), tramite l'adeguamento dell'attuale sede della carreggiata di Via Bonacciola. Tale operazione consentirà di realizzare gli spazi necessari ai mezzi per eseguire la manovra di svolta anche in presenza di un veicolo fermo.

In relazione a quanto appena detto, l'impatto negativo sulla componente suolo e sottosuolo sarà limitato all'allargamento della sede stradale, aumentando (anche se in maniera molto limitata) il territorio coperto da conglomerato bituminoso.

Per ciò che riguarda la componente acqua superficiale e sotterranea, invece, non sono previste lavorazioni che comportino impatti. Entrambe potrebbero subire effetti negativi nel caso in cui si

verificassero sversamenti accidentali o incidenti con perdita di oli e/o materiali potenzialmente inquinanti. Tale fenomeno, comunque, non è eliminabile e non è correlato alla sola attività in progetto ma è un evento che potrebbe accadere in qualunque luogo.

Dal punto di vista degli impatti su **clima e atmosfera**, l'aumento di traffico risulta essere alquanto limitato e, di conseguenza, saranno gli effetti negativi sulla qualità dell'aria delle zone percorse dai mezzi da e per l'impianto. Sarà buona norma preferire mezzi che sfruttino tecnologie in grado di ridurre le emissioni di carbonio e, in generale, di gas clima-alteranti.

Nella zona in cui verrà realizzato l'impianto, le **emissioni acustiche** derivanti dal traffico veicolare saranno legate alle sole ore di funzionamento dell'impianto, vale a dire otto ore giornaliere. Nella simulazione di impatto acustico allegata allo *Studio Ambientale* presentato, il *traffico indotto dai mezzi pesanti in ingresso/uscita dall'impianto secondo due diversi periodi nel corso dell'anno (legati ad approvvigionamento e produzione di fertilizzanti)* rappresenta una sorgente acustica presa in considerazione per la simulazione effettuata. I livelli acustici futuri calcolati dal modello di propagazione del rumore sono risultati inferiori ai valori limite richiesti; la valutazione ha permesso di concludere che la futura attività di progetto, e quindi anche il traffico veicolare indotto nella zona, rispetterà i limiti acustici vigenti.

Considerando infine **il paesaggio, gli ecosistemi e la vegetazione**, il traffico veicolare che deriverà dall'installazione non comporterà effetti significativi in quanto, come già ribadito, si svilupperà in gran parte su strade caratterizzate da un traffico veicolare sostenuto già tuttora.

Dal punto di vista **territoriale** si ricorda che il luogo scelto per la riqualificazione dei fanghi ad un uso non più strettamente agricolo ma di servizio all'agricoltura **rappresenta un punto strategico per l'insediamento di tale attività nell'interesse collettivo**, rappresentando un ambito territoriale che potrebbe insistere prioritariamente sulla provincia di Ferrara per estendersi anche su quelle limitrofe di Bologna e Ravenna. Viene quindi valorizzata la specifica vocazione produttiva della zona d'interesse e, al contempo, rafforzato il vantaggio competitivo proprio del territorio in esame.

La scelta del luogo d'intervento, inoltre, alla luce delle analisi e degli approfondimenti descritti, consentirà di sfruttare in modo efficiente le infrastrutture di trasporto esistenti e, contemporaneamente, non comporterà la realizzazione di nuove strade pubbliche e non eserciteranno una capacità di attrazione particolarmente importante in quanto le aree prossime all'impianto, ossia quelle che permetteranno il collegamento con la viabilità principale, saranno percorse dai soli mezzi da e per l'impianto.

Un aspetto non trascurabile legato al maggior traffico (seppur limitato) nel territorio che verrà attraversato è il possibile risvolto positivo e benefico che riguarderà le attività commerciali presenti (bar, ristoranti, trattorie, officine, ecc).

L'inquinamento acustico è stato valutato come accettabile in combinazione con le altre sorgenti di rumore che si presenteranno nell'area.

Si ritiene pertanto che l'impatto del traffico in ingresso e in uscita dal sito possa comportare effetti non impattanti sul territorio provinciale e comunale attraversato.

Alla luce di quanto appena illustrato si ritiene che gli impatti ambientali derivanti dal traffico veicolare da e per l'impianto siano accettabili in considerazione del fatto che l'attività che si intende

svolgere segue le direttive che la Comunità Europea indica per perseguire l'obiettivo di recupero dei rifiuti e conseguente riutilizzo degli stessi nel rispetto dell'ambiente.

Ferrara, Maggio 2023